Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

WARSZAWA — KATOWICE — LWÓW — POZNAŃ — KRAKÓW — WILNO

NR. 3 MARZEC 1933 r. ROK 5



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 — TELEFON 11-16

NR. 3 MARZEC 1933 r. ROK 5

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Ustawa przeciw automobilizmowi

Po licznych zapowiedziach i długiem odwlekaniu zamiary nowelizacji ustawy o Państwowem Funduszu Drogowym przybrały konkretną formą projektu.

W myśl postulatów ogółu zorganizowanych szoferów, które odpowiadają najzupełniej interesom całego automobilizmu, jedynie zupełna rewizja dotychczasowego opodatkowania ruchu samochodowego na rzecz budowy dróg, zwłaszcza jeśli chodzi o wozy zarobkowe, jedynie radykalne zmniejszenie obciążeń zapobiec zdoła ostatecznej i nieuniknionej zagładzie automobilizmu.

Z najwyższym przeto podziwem przyjdzie stwierdzić, że przygotowano projekt, zdolny raczej tę zagładę przyspieszyć niż od niej uchronić. W istocie nowy projekt grozi automobilizmowi nowym straszliwym ciosem.

Dziwny to dorpawdy fakt, jak mało twórcy projektu liczyli się już nie z postulatami sfer najbardziej zainteresoowanych, gdyż czerpiących z automobilizmu środki utrzymania, ale z samą rzeczywistością. Jak mało liczyli się z faktem, że w okresie krótkim, gdyż półtora-rocznym ilość samochodów spadła z 38.760 (1. I. 1931) na 27.369 (1. VII. 1932) i że spadek ten trwa nadal. Jak mało liczyli się z faktem, że automobilizm w kraju naszym jest niesłychanie słaby (na 10.000 mieszkańców przypada w Polsce 11 samochodów, gdy w Stanach Zjednoczonych na 5 mieszkańców jeden samochód) i nie wolno go dobijać obciążeniami podatkowemi, których ponieść nie zdoła.

I w tem właśnie kryje się sedno sprawy. Przy najlepszej nawet chęci **nie zdoła automobilizm wywiązać się z nałożonych nań ciężarów podatkowych.** Jedyny skutek, jaki na tej drodze można osiągnąć, **to ruina warsztatów tysięcznych rzesz, powiększenie ogromnej armji nędzarzy.**

W tym stanie rzeczy jest więcej niż dziwne, że w uzasadnieniu projektu autorzy powołują się na opinję „........ organizacyj gospodarczych i interesowanych Związków.........“ Nie opinja zainteresowanych, lecz podszept wroga automobilizmu mógł dać natchnienie do tego projektu.

Już na samym wstępie stwierdzić należy, że sprawa budowy i utrzymania dróg jest zagadnieniem ogólno-państwowem i nie może być przerzucona całkowicie na automobilizm. Poprzednie wydatki państwa na drogi i mosty wynosiły jeszcze w preliminarzu na rok 1931/32 61½ miljona złotych (80 miljonów złotych w roku 1928/9), obecnie zaś dotacja państwa na rzecz Państwowego Fundusu Drogowego wynosić ma aż...... sto tysięcy złotych. Budowa i utrzymanie dróg i mostów, to ważny odcinek walki z bezrobociem. Wycofanie się państwa z tej płaszczyzny jest wielce charakterystyczne.

Gdybyśmy nawet stanęli na tym błędnym, naszem zdaniem, punkcie widzenia, że drogi utrzymywać i budować należy całkowicie na koszt użytkowników, rzuca się w oczy fakt niesprawiedliwego potraktowania automobilizmu. Pojazdów konnych przypada w Polsce na kilometr drogi o wiele więcej, niż mechanicznych, a jednak w ogólnej kalkulacji blisko 25 miljonów na cele drogowe, opłaty od pojazdów konnych wynoszą zaledwie sto osiemdziesiąt tysięcy złotych.

Zorganizowani szoferzy nie zajmowali stanowiska demagogicznego, twierdząc, że nie należy obciążać automobilizmu żadnymi ciężarami na budowę i utrzymanie dróg. I owszem! Jednak zgodnie ze sprawiedliwością i w granicach możności. Za najsprawiedliwszą formę uznawali i uznają jednolity podatek od materjałów pędnych. Podatek taki został coprawda przewidziany w projekcie, ale idea **opodatkowania została zupełnie wypaczona**

Przedewszystkiem obok podatku od materjałów pędnych wprowadzono inne formy podatków drogowych. A więc podatek od wagi, nieustanny krytykowany i zwalczany. Wynosić on ma 15,— zł. od 100 kilo wagi samochodów osobowych (dotąd 35 zł. na podstawie rozporządzenia), 20 zł. od 100 kilo wagi ciężarówek i traktorów, używanych dla własnego użytku i aż 35 zł. od 100 kilo wagi ciężarówek i traktorów, używanych w celach zarobkowych. Dla każdego, kto jest choć trochę obznajomony z sytuacją automobilizmu, jest jasne, że podatek od wagi, nakładający na automobilizm ciężar 7.135.967 złotych przekracza zdolności płatnicze automobilizmu. Coprawda poprzednio pozycja ta wynosiła blisko 15½ miljona, ale dojść mają nowe obciążenia w postaci przedewszystkiem podatku od materjałów pędnych. Wpływ z tego podatku wynieść ma blisko 11 miljonów złotych. Od kg. materjałów pędnych zarówno pochodzących z olejów mineralnych jak, jeśli chodzi o benzol, spirytus czy mieszanki, 12 groszy (9,6 gr. od litra).

Domagając się opodatkowania materjałów pędnych na cele drogowe, uwzględniał ogół zorganizowanych szoferów dwa fakty: po pierwsze podatek ów miała to być jedyna forma podatku drogowego od automobilizmu, po drugie: winna być zapewniona gwarancja, że kartele nie podwyższą i **tak już nadmiernie wydźwigniętych cen materjałów pędnych.** O gwarancji takiej nic nie słychać. Słynna

rządowa walka o zniżkę cen kartelowych jest przecież walką papierową.

Tak więc ów dodatek drogowy do podatku od olejów mineralnych, rozciągniętych na inne materjały pędne, jest **karykaturą** postulatów szoferskich.

Na dobitek mamy inne jeszcze obciążenia, dotyczące zwłaszcza autobusów. Zniesiona zostaje opłata od biletów 1/8 ceny), ale za to mamy: 1) opłatę ryczałtową od miejsca w autobusie, wynoszącą 100 zł. rocznie, 2) opłatę 40 groszy od każdego miejsca za każdy przejechany kilometr, 3) specjalną opłatę dla samochodów przewożących pasażerów poza granicami gmin doraźnie, to jest nieuprawiających regularnej komunikacji, w wysokości 100 złotych do 6 miejsc i 200 zł. powyżej 6 miejsc. W tych warunkach **komunikacji autobusowej grozi zagłada, którą już dziś zapowiada gwałtowne zmniejszenie się liczby autobusów czynnych.**

Niezmiernie pouczające jest wysokie preliminowanie wpływów z grzywień za przekroczenie przepisów drogowych. Na początku 1931 określano je na pół miljona złotych. Potem pozycja ta wzrosła do miljona. Każdemu szoferowi wiadomo, jak często jest ofiarą różnych szykan i niesprawiedliwości, to też „podciągnięcie" wpływów z tego źródła do miljona sto pięćdziesiąt tysięcy wydaje się być zapowiedzią jeszcze większych szykan i niesprawiedliwej surowości.

Dodajmy, że samorządy pobierać mogą specjalne opłaty pod pozorem urządzeń drogowych, wprowadzających „specjalne" — jak mówi ustawa — udogodnienia dla samochodów.

Wybitne pogorszenie mamy w całym szeregu innych projektów. Dotąd opłaty naprzykład uiszczało się, poczynając od kwartału następującego po powstaniu płacenia — obecnie okresy krótsze niż kwartał liczą się za cały kwartał.

Zdawałoby się wprost niewiarogodne, że wszystko, co wyżej powiedziano, nie zawiera jeszcze najgorszej rzeczy, jaką przygotowano „w podarunku" dla szoferów. Mówimy o tym ustępie, który zapowiada grozę zupełnego unieruchomienia automobilizmu. Oto czytamy w projekcie, że **dowód rejestracyjny traci ważność w razie nieuiszczenia we właściwym terminie płatności.** Innemi słowy mówiąc, płatnik traci swój warsztat pracy, możność zarobkowania i wywiązania się z obowiązku płatniczego z pewnym chociażby opóźnieniem.

Ekonomicznie słabego właściciela pojedyńczego wozu w razie jakiejś zwłoki **zupełnie się niszczy, gdy tymczasem zaległości podatkowe kapitalistów, wynoszące setki miljonów, czekają „lepszych czasów"** i panowie ci bynajmniej nie tracą możności nabijania sobie nadal kabzy.

Za uchylenie się od płacenia grozi kara w wysokości 20-krotnej sumy opłaty, gdy tymczasem producent, uchylający się od wniesienia opłaty od materjałów pędnych płaci karę 5-krotną. Inaczej zatem traktuje się kapitalistę a inaczej ubogiego szofera, który chyba do końca życia spłacać będzie ową sumę i jeszcze jej nie spłaci.

Dodajmy też, że zwrotu nienależnie pobranej opłaty domagać się można tylko w ciągu roku, zato władze mogą w ciągu lat 10 zacząć poszukiwanie nieuiszczonej opłaty.

Jeśli pod względem wymiaru podatku zamiast zapowiadanego uproszczenia mamy jeszcze bodaj większą komplikację niż dotąd, podobny nieład panować będzie w dziedzinie ściągania opłat: władze administracji ogólnej i skarbowe mają pod względem nieokreśloną ściśle i nierozgraniczoną kompetencję. Prawo orzekania, a więc decyzji o życiu i śmierci ma w swym ręku starosta.

Streszczamy się: Najgorszy, przysięgły wróg automobilizmu nie mógłby wymyśleć nic gorszego, jak ów papierowy projekt, produkt dalekiej od życia biurokracji, zahypnotyzowanej długim rzędem cyfr, z których każda jest symbolem krzywdy rzeszy szoferskiej.

Wbrew tej niesprawiedliwości i nierealności, mającej swój wyraz w projekcie rządowym, stanowisko ogółu szoferskiego jest jasne, sprawiedliwe i życiowe: **Jednolity i jedyny podatek od materjałów pędnych z należytą gwarancją przeciw podbijaniu ceny tych materjałów.**

Nowe rozporządzenie

o ruchu pojazdów mechanicznych

Dziennik Ustaw R. P. nr. 9 z dnia 15. 2. 33 r. przynosi nowe rozporządzenie z dnia 15. 1. 33 r. i unieważnia dotychczas obowiązujące rozporządzenie z dnia 28. 1. 28 r. o ruchu pojazdów mechanicznych, zawierających szereg ważnych i istotnych zmian w stosunku do dotychczasowych przepisów. Najważniejsze zmiany są następujące:

1) Pojazdy mechaniczne, przeznaczone do zarobkowego przewozu ciężarów, zaliczają się do pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego. W związku z tem kierowcy takich pojazdów muszą posiadać czerwony wykaz szoferski.

2) Dowód rejestracyjny ważny jest na jeden rok. Prolongata dowodów dla pojazdów prywatnych odbywa się bez badania pojazdu, dla pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego — po uprzedniem zbadaniu technicznem.

3) Dowód rejestracyjny jest ważny tylko łącznie z kartą opłat Funduszu Drogowego.

4) Tablice rejestracyjne wydaje Urząd Wojewódzki za zwrotem kosztów.

5) W razie sprzedaży pojazdu mechanicznego winien sprzedawca niezwłocznie zwrócić Urzędowi Wojewódzkiemu dowód rejestracyjny i tablice.

6) Dopuszczalna szybkość jazdy w mieście wynosi 40 km/godz.

7) Autobusy i ciężarówki na pneumatykach mogą poza obrębem miejscowości zabudowanych jeździć z szybkością do 60 km/godz.

8) Egzaminy szoferskie w Urzędzie Wojewódzkim zostały zniesione. Prawo jazdy wydaje Urząd Wojewódzki na podstawie świadectwa, wydanego przez instytucje, upoważnione przez ministra Komunikacji.

9) Prawo jazdy jest ważne na czas nieograniczony.

10) Czerwony wykaz szoferski można uzyskać

od razu bez poprzedniego posiadania zielonego wykazu, należy jednak oprócz wspomnianego powyżej świadectwa przedłożyć jeszcze dodatkowe świadectwo, stwierdzające znajomość udzielania pierwszej pomocy w nieszczęśliwych wypadkach.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15. marca 1933 r.

Dla kierowców oznacza to w niektórych punktach znaczne pogorszenie dotychczasowych przepisów.

W numerze niniejszym ograniczamy się do przedrukowania najważniejszej dla nas części nowego rozporządzenia, t. j. od paragrafu 56 do 67.

W następnym numerze umieścimy pozostałe paragrafy rozporządzenia.

Rozdział piąty.

Pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

§ 56. (1) Do samodzielnego prowadzenia pojazdów mechanicznych upoważnione są osoby, które posiadają odpowiednie pozpwolenie. Pozwolenie może opiewać na:

a) prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego,
b) prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego,
c) prowadzenie pojazdów wojskowych. Za odpowiednie pozwolenie uważa się również międzynarodowe pzowolenie na prowadzenie pojazdów.

(2) Do prowadzenia pojazdów mechanicznych, wymienionych w § 6 ust. 1. uzyskanie pozwolenia nie jest wymagane.

A) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego.

§ 57. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych nieprzeznaczonych do użytku publicznego nie może być udzielone osobom, które:

a) nie ukończyły 18 lat życia, a jeżeli chodzi o prowadzenie motocykli bez wózków przyczepnych, 16 lat życia;
b) posiadają wady organiczne lub psychiczne, uniemożliwiające lub utrudniające prowadzenie pojazdu, albo podlegają nalogom, utrudniającym prawidłowe prowadzenie pojazdów;
c) nie rozumieją języka polskiego i nie umieją czytać po polsku w takim stopniu, aby mogły orjentować się w przepisach ruchu drogowego.

§ 58. (1) Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, wymienionych w §57, powinien złożyć podanie do właściwej według jego miejsca zamieszkania wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

(2) Podanie ubiegającego się o pozwolenie powinno zawierać wyjaśnienie, czy nie odmówiono mu już udzielenia pozwolenia i czy nie odebrano mu udzielonego już poprzednio pozwolenia.

(3) Do podania powinny być dołączone:

a) metryka (świadectwo) urodzin lub inny dowód stwierdzający wiek;
b) świadectwo lekarskie, stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie nie posiada wad, wymienionych w § 57, pkt. b), wydane w okresie dni 30 przed datą wniesienia podania;
c) świadectwo, stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów posiada:
1) praktyczną umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;
2) znajomość porządkowych przepisów drogowych, tak ogólnych, jak i szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa (stołecznego miasta Warszawy);
3) podstawowe wiadomości techniczne o ogólnej konstrukcji pojazdu mechanicznego i o działaniu głównych jego części;
4) umiejętność obchodzenia się z benzyną i innemi materjałami spalinowemi; świadectwo wystawia instytucja, upoważniona przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;
d) dwie niepodklejone fotografje o wymiarach 4 razy 6 cm.

(4) Wojewódzka władza administracji ogólnej może:

a) zażądać od ubiegającego się o pozwolenie przedstawienia dowodu miejsca zamieszkania;
b) zarządzić zbadanie ubiegającego się o pozwolenie przez urzędowego lekarza.

(5) W wyjątkowych przypadkach można wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu ubiegający się o pozwolenie czasowo przebywa. W podaniu należy podać okoliczności, skłaniające ubiegającego się o pozwolenie do złożenia podania u tej władzy. Władza, u której podanie złożono, nada sprawie dalszy bieg, jeżeli uzna przytoczone w podaniu okoliczności za zasługujące na uwzględnienie.

§ 59. Jeżeli nie zachodzą przeszkody, wymienione w § 57 i ubiegający się o pozwolenie wykazał się świadectwami, wymienionemi w § 58 ust. 3), wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, a mianowicie:

a) wszelkich pojazdów mechanicznych;
b) wszelkich pojazdów mechanicznych z wyjątkiem motocykli;
c) motocykli z wózkami przyczepnemi lub
d) motocykli bez wózków przyczepnych.

§ 60. Posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów, wymienionych w punktach b), c), albo d) § 59 może uzyskać pozwolenie na prowadzenie wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, po przedstawieniu świadectwa uppoważnionej instytucji (§ 58 ust. 3 pkt. c), że posiada dostateczną znajomość prowadeznia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych.

§ 61. (1) Wojskowy zawodowy, lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, nie posiadający pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów mechanicznych, może uzyskać pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych niewojskowych i nieprzeznaczonych do użytku publicznego w trybie, przewidzianym w poprzednich paragrafach, jeżeli przedstawi pisemne pozwolenie swego dowódcy (komendanta lub kierownika, posiadającego prawa co najmniej dowódcy pułku).

(2) Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów,

może otrzymać pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, po wniesieniu do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podania z dołączeniem:
a) pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów lub uwierzytelnionego odpisu tegoż pozwolenia;
b) dwóch niepodklejonych fotografji;
c) pozwolenia władzy wojskowej, wymienionego w ust. 1.

§ 62. Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów, może otrzymać po zwolnieniu z wojska pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jeżeli w ciągu roku od daty zwolnienia z wojska złoży do właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podanie z dołączeniem pozwolenia wojskowego lub uwierzytelnionego odpisu tegoż, świadectwa lekarskiego oraz dwóch niepodklejonych fotografji. Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, powinien ponadto dołączyć do podania świadectwo stwierdzające, że posiada dostateczną znajomość udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku (§ 65 ust. 3).

§ 63. Posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, obowiązany jest w razie zmiany miejsca zamieszkania, przedstawić to pozwolenie w ciągu dni 14 powiatowej władzy administracji ogólnej, w której okręgu zamieszkał, celem odnotowania zmiany adresu.

B) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych przeznaczonych do użytku publicznego.

§ 64. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego nie może być udzielone osobom, które:
a) nie ukończyły 21 lat życia;
b) służą w wojsku w charakterze wojskowych zawodowych, lub odbywają obowiązkową czynną służbę wojskową;
c) nie posiadają kwalifikacyj, dających gwarancję, że zawód kierowcy pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, wykonywać będą bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego;
d) nie posiadają warunków, określonych w § 57 w punktach b) i c) niniejszego rozporządzenia.

§ 65. (1) Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego, powinien wnieść za pośrednictwem powiatowej władzy administracji ogólnej, podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, właściwej według jego miejsca zamieszkania.

(2) Podanie ubiegającego się o pozwolenie powinno zawierać wyjaśnienie, czy posiada już jakiekolwiek pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, czy odmówiono mu już udzielenia pozwolenia i czy odebrano mu udzielone już poprzednio pozwolenie na prowadzenie pojazdów.

(3) Do podania należy dołączyć załączniki, wymienione w § 58 ust. 3 w punktach a), b), i d), a ponadto:
a) świadectwo stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego posiada:
1) praktyczną umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;
2) dokładną znajomość porządkowych przepisów drogowych, jak i przepisów szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa (m. st. Warszawy);
3) dokładną znajomość konstrukcji pojazdu i działania jego części;
4) umiejętność przeprowadzenia doraźnych napraw pojazdu w zakresie potrzebnym dla utrzymania ruchu;
5) umiejętność obchodzenia się z benzyną i innemi materjałami spalinowemi; świadectwo wystawia instytucja, upoważniona przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;
b) świadectwo stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie posiada dostateczną znajomość udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku, wystawione przez instytucję, upoważnioną przez Ministra Spraw Wewnętrznych oraz
c) dowód, stwierdzający stosunek do służby wojskowej.

(4) Powiatowa władza administracji ogólnej może zażądać od ubiegającego się o pozwolenie przedstawienia dowodu zamieszkania.

(5) Powiatowa władza administracji ogólnej obowiązana jest zebrać wiadomości o ubiegającym się o pozwolenie, a w szczególności ustalić, czy i za co był karany oraz czy nie oddaje się pijaństwu lub innym szkodliwym nałogom i przesłać podanie z własnym wnioskiem do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

§ 66. (1) Wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie ubiegającego się o pozwolenie przez urzędowego lekarza.

(2) Jeżeli nie zachodzą przeszkody przewidziane w § 64 i ubiegający się o pozwolenie wykazał się świadectwami, wymienionemi w § 65 ust. 3, wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie zatrzymując ewentualnie posiadane pozwolenie.

§ 67. Postanowienie § 63 ma zastosowanie do osób, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Wiadomości z Oddziałów

Poznań.

W dniu 29. stycznia 1933 r. odbyło się walne zebranie Związku Zawodowego Automobilistów. Wybory Zarządu dały następujący wynik: tajnem głosowaniem wybrani zostali większością głosów koledzy: Ignacy Borowczak — prezes, Andrzej Gebel — sekretarz, Czesław Kuberski — skarbnik. Przez aklamację wybrani zostali koledzy: Czesław Środecki — zast. prezesa, Sylwester Fabisz — zast.. sekretarza, Onufry Rądlewski — ławnik, Franc. Brzozowski — ławnik.

W skład komisji rewizyjnej weszli koledzy: Koszuta, Schlossberg i Andrzejewski. W skład Sądu koleżeńskiego weszl koledzy: Dukat, Jankowiak i Ćwirko.

Szczegółowe sprawozdanie z czynności za rok ubiegły przyniesiemy w numerze następnym.

Wielka uroczystość warszawskiej organizacji szoferów

Rzadko się zdarza, by jakiś obchód czy uroczystość miała tak wybitnie symboliczne znaczenie i w równym stopniu oddziałała na szerokie grono uczestników, jak obchód 15-stolecia istnienia Warszawskiego Oddziału Szoferów. Uroczystość ta symbolizowała ogromne znaczenie naszej Organizacji w życiu kierowców warszawskich. Zarazem jednak była uroczystem uświęceniem zjednoczenia organizacyjnego przez połączenie ze Związkiem Zawodowym Szoferów i Mechaników Automobilowych. W zawodzie szoferskim położony został w ten sposób kres rozbiciu i stworzono jedną Organizację. Wszyscy uczestnicy obchodu zdawali sobie sprawę z tego, że stanowią jedną wielką rodzinę, ożywioną ideją solidarności w granicach swojego zawodu i połączoną nierozerwalnym łańcuchem z całą klasą robotniczą.

Uroczysta akademja odbyła się dnia 2 lutego w sali teatru ATENEUM. Przed rozpoczęciem akademji orkiestra związkowa gra hymn robotniczy Międzynarodówkę, poczem zabiera głos tow. Sobolewski, zagajając akademję i udziela głosu sekretarzowi generalnemu Zw. Zaw. Transportowców w R. P. tow. Rongencowi. Zarazem tow. Sobolewski podnosi ogromne zasługi, jakie tow. Rongenc położył dla Organizacji. Burza oklasków, która rozległa się na te słowa, świadczyła o popularności, jaką sekretarz generalny Związku cieszy się w masach szoferskich.

Tow. Rongenc w obszernym referacie przedstawił znaczenie i działalność Związku w okresie 15-stolecia jego istnienia. Podkreślił, że Związek nie ograniczył się do załatwiania drobnych spraw codziennych, do niezliczonej liczby wystąpień i interwencyj w obronie członków, które możnaby wyliczać całemi tysiącami, ale przez ten 15-stoletni okres zdołał oddziałać na ustawodawstwo samochodowe oraz na rozporządzenia władz centralnych. Niejednokrotnie zarządzenia krzywdzące zawód szoferski były pod wpływem Związku cofane.

Mówca stwierdził dalej, że Organizacja w świecie robotniczym, pragnąca odegrać rolę poważniejszą, mieć musi wyraźne oblicze czysto klasowe. Związek nasz nie sprzeniewierzył się tej prawdzie. Zorganizowani klasowo szoferzy odegrali wybitną rolę w niejednej akcji. W konkluzji stwierdził, że masy szoferskie same najlepsze wydały świadectwo Związkowi, najlepiej oceniły jego ideologję, jego ruchliwość i zapobiegliwość w walce o ich interesy. Na terenie Warszawy istniało przecież aż 7 organizacyj szoferskich. Różne organizacyjki rozbijackie, zaopatrzone w subsydja ze źródeł wrogich ruchowi robotniczemu, zdając sobie sprawę, że nie mogą pociągnąć szoferów swą działalnością, starały się przyciągnąć ich do siebie przez obniżkę wkładek aż do 1 zł. miesięcznie. Jakkolwiek Związek nasz zachować musiał wkładki wyższe, jednak tamte organizacje rozleciały się, albowiem masy uświadomiły sobie zdradziecki ich charakter.

Wreszcie podkreślił tow. Rongenc, że historja Związku ściśle łączy się z działalnością szeregu jednostek, które wplotły się w tę historję, dochowując przez cały czas wierności hasłom Związku. Ludzie ci w krytycznych momentach nigdy nie zawiedli. Gotowi byli stanąć na wszelkie wezwanie Organizacji. Podejmowali jaknajenergiczniejszą działalność skoro tylko lekkomyślność lub zła wola pewnych jednostek stwarzała niebezpieczeństwo osłabienia Organizacji. Cały niemal swój czas wolny towarzysze ci poświęcali Związkowi. Są to w pierwszym rzędzie tow. St. Trzeciak, J. Janowski, H. Szmyciński, W. Kowalski, J. Gałka, J. Samulski J. Komorowski i E. Rudnicki.

Przemówienie tow. Rongenca zgromadzeni wysłuchali z uwagą i nagrodzili je oklaskami. Wówczas nastąpił wzruszający moment, gdy przewodniczący przy dźwiękach czerwonego sztandaru wręczył ośmiu wyżej wymienionym towarzyszom specjalnie przygotowane dyplomy honorowe. Towarzyszyła temu huczna owacja, jaką zgromadzeni zgotowali wyróżnionym.

Z kolei przemawiał tow. Adamczyk z Katowic, prezes Zw. Zaw. Transportowców podnosząc ogromne znaczenie Organizacji Warszawskiej dla kształtowania się życia szoferów w całym kraju i przyniósł pozdrowienia od szoferów całej Polski. Długo niemilknące oklaski, rozbrzmiały po przemówieniu prezesa Związku.

Część artystyczna akademji zaczęła się od odegrania przez orkiestrę Związku szeregu utworów. Program był bardzo bogaty i składał się z deklamacyj, popisów tanecznych, obrazów scenicznych. Wygłoszono między innemi specjalnie napisane na akademję wiersze znanego poety proletarjackiego Edwarda Szymańskiego o szoferze taksówkowym oraz szoferze prywatnym. Wygłoszono djalog między szoferem a policjantem, ilustrującym codzienne troski szofera. Efektowny taniec pod nazwą „Dynamo", który ilustrował ruchy maszyny wykonała p. Damięcka. Na zakończenie wystawiono obraz antywojenny w odtworzeniu Sceny Robotniczej. Poszczególne punkty programu zgromadzeni nagradzali oklaskami.

Odegranie hymnu robotniczego zakończyło akademję, która pozostawiła niezatarte wrażenie na uczestnikach. Dowodem ogromnego wrażenia, jakie wywołał obchód jest fakt wpisania się do Organizacji wielu szoferów, którzy dotąd jeszcze trzymali się na boku.

W dniu 4 lutego odbyła się zabawa szoferów, na którą przybyła tak wielka ilość osób, że wielu odejść musiało z powodu braku miejsca. Podczas zabawy deklamowano szereg utworów poetyckich na tle życia szoferskiego.

Strajk autobusowy w Londynie

Dnia 19 stycznia wybuchł częściowy strajk autobusów londyńskich, wymierzony przeciw t. zw. racjonalizacji polegającej na zwiększeniu intensywności pracy. W dniu 22 stycznia t. j. w dniu najwyższego podniesienia fali strajkowej z 20 tysięcy pracowników autobusowych strajkowało 13 tysięcy 26 garaży z pośród 48 było nieczynnych. Również w tramwajach wybuchł częściowy strajk dla poparcia akcji w autobusach. Związek parokrotnie wzywał strajkujących, by przystąpili do pracy, co nastąpiło w dniu 24 stycznia. Dyrekcja poczyniła pewne ustępstwa na rzecz pracowników.

Ruch samochodowy upada

Ostatnie dane, które czerpiemy z Wiadomości Statystycznych (zeszyt 4, 5 luty rb.), świadczą o stopniowym upadku ruchu samochodowego. Podczas, gdy na 1 stycznia 1931 było ogółem 47 331 pojazdów mechanicznych, w tem 38 760 samochodów dnia 1 stycznia 1932 było już tylko 36 737 pojazdów mechanicznych i 27 964 samochodów. W dniu 1-go lipca 1932 było 36 239 pojazdów mechanicznych i 27 369 samochodów. W powyższym okresie liczba motocykli wzrosła z 7940 na 8201. Mamy zatem więcej motocykli i mniej samochodów. Jeśli chodzi o różne typy samochodów, liczba taksówek spadła wprost katastrofalnie z 7332 — 1. stycznia 1930 na 5707. Niemniej katastrofalnie obniżyła się liczba autobusów: z przeszło 4000 na 2819. Liczba samochodów prywatnych i państwowych spadła również ogromnie, gdyż z 19 887 dnia 1 stycznia 1931 na 13 299 dnia 1 lipca 1932. Liczba ciężarówek obniżyła się z 7440 na 5544.

Ogółem stan motoryzacji polskiej jest niesłychanie niski i obniżył się przez dwa lata z przeszło 14 na 11,2 pojazdów na 10 tysięcy mieszkańców. Największa liczba pojazdów mechanicznych przypada na miasto Warszawę: 6980, w tem 2454 taksówki, przeszło 2000 aut prywatnych i 1150 ciężarówek. Za Warszawą pod względem motoryzacji śpieszy poznańskie: 5911 pojazdów mechanicznych, potem województwo śląskie — 3991, łódzkie 3141, pomorskie — 2765, lwowskie — 2539, krakowskie — 2466, warszawskie — 2211, kieleckie 2150, lubelskie — 987, białostockie — 765, stanisławowskie — 550, wileńskie — 541, wołyńskie — 375, poleskie — 306, tarnopolskie — 288 i nowogródzkie — 282, W Warszawie przypada 58,4 pojazdów mechanicznych na 10.000 mieszkańców, na Śląsku — 3,3. Najniższy stopień motoryzacji mamy w województwie wołyńskiem i tarnopolskiem: 1,8 na 10 tysięcy mieszkańców. Jest to poziom wprost niesłychany, jak na kraj europejski.

W województwie śląskiem jest w ruchu 2417 samochodów, w czem 1507 prywatnych, 164 taksówki, 87 autobusów, 659 ciężarówek.

Wystawa propagandowa w Berlinie

W Berlinie w roku ubiegłym urządzono specjalną wystawę, dotyczącą walki o bezpieczeństwo w ruchu samochodowym. Inicjatywę tę podjęła specjalna organizacja, nazwana Strażą Ruchu. Straż Ruchu, jest to organizacja, której zadaniem jest oddziaływanie wszelkimi środkami na wychowanie zarówno kierowców jak i szerokiej publiczności w duchu większego bezpieczeństwa ruchu ulicznego. W Straży Ruchu biorą udział organizacje robotników i pracodawców, korporacje publiczne i prywatne. Dotąd na stronie trzymają się jedynie towarzystwa ubezpieczeniowe, które mają przecież bardzo duży interes w zmniejszeniu liczby wypadków, skutkującym zmniejszenie wypadków na premje ubezpieczeniowe.

W związku z wystawą zorganizowano cały szereg odczytów poruszających wszechstronnie sprawę wypadków i sposobu walki z niemi. W szczególności poświęcono dużo uwagi wpływowi alkoholu na wypadki. Miasto Dortmund opracowało statystykę, z której wynika, że w roku 1928 w godzinach od 6-tej do 19-tej nastąpiło z 79 wypadków 29, a po godzinie 19-tej 50 wypadków, w roku 1929 w godzinach dziennych nastąpiło 29 wypadków, a — wieczornych — 77. W roku 1930 w godzinach dziennych nastąpiło 10 wypadków, a po godzinie 19-tej — 86. Ta przewaga wypadków w porze wieczornej jest wielce charakterystyczna..

Ważnym sposobem walki z wypadkami jest propaganda przy pomocy afiszów. Rzucające się w oczy plakaty z napisami w rodzaju: „Śmierć unosi się na ulicy; nie wolno zeskakiwać i wskakiwać do tramwajów“, — daleko lepiej działają niż ostrzeżenie słowne czy artykuły. Niemiecka statystyka dowodzi, że największą ilość wypadków powodują szoferzy-amatorzy. Liczba wypadków, powodowanych przez szoferów zawodowych jest o wiele mniejsza. Jeszcze mniejsza jest liczba wypadków, powodowanych przez autobusy. Z liczby 24811 wypadków samochodowych w Berlinie w r. 1931 — 9500 nastąpiło przez przekroczenie przepisów o szybkości jazdy, hamowaniu itp., 1824 powodowane było przez szybką jazdę, 908 przez nieuwagę przy skręcaniu, 373 przez szofera pod wpływem alkoholu 1382 wypadki zostały spowodowane przez dzieci bawiące się na jezdni itp. Jak widać zatem z materjałów przedstawionych na wystawie berlińskiej, liczba wypadków powodowanych przez samych szoferów jest w gruncie rzeczy minimalna.

Wystawa samochodowa w New York'u

Dnia 7 stycznia w Grand Central Palace w New York'u otwarto 33 amerykańską wystawę samochodową, która trwała do 14 stycznia. Wystawione było około 300 wozów 36 fabryk. Z wyjątkiem jednej konstrukcji francuskiej wszystkie modele były amerykańskie. Pomimo całego szeregu udogodnień mających na celu podniesienie bezpieczeństwa jazdy, wygody, upiększenie konstrukcji, oraz ceny są przeważnie niższe niż w latach poprzednich. Przemysł amerykański pragnie obniżaniem cen zwiększyć swój obrót, co na tle niesłychanego napięcia kryzysu jest więcej niż wątpliwe. Cały szereg zmian daje się zauważyć w zakresie karoseryj, które budują się obecnie szersze i dłuższe, przyczem punkt ciężkości leży niżej niż dotąd. Przeważały w tym roku wozy lakierowane na czarno, podczas, gdy rok temu górowała barwa niebieska. Nie znaczy to jednak, by brak było bardziej jaskrawych kolorów. Zwłaszcza ulubioną jest kombinacja żółto-zielona.

Sprawa praw jazdy w Belgji

Dotąd w Belgji niema żadnych formalności w zakresie otrzymania prawa jazdy. Każdy człowiek powyżej 18-go roku życia może prowadzić samochód. Szoferzy zawodowi uważają, że ten stan rzeczy jest nie do zniesienia i domagają się wprowadze-

nia egzaminów szoferskich. W dodatku domagają się, by wszyscy dotychczas prowadzący samochody, zostali natychmiast poddani specjalnemu zbadaniu lekarskiemu, jeśli spowodowali jakiś ciężki wypadek. Chodzi o sprawdzenie, czy nadają się do pracy w tym zawodzie. Niezależnie od tego Związek domaga się wprowadzenia w szkołach powszechnych jako przedmiotu obowiązkowego przepisów ruchu i sposobów zachowywania się na ulicy przy przechodzeniu jezdni. Jako stan idealny Związek Szoferów wysuwa wprowadzenie specjalnych szkół fachowych pod ścisłą kontrolą państwa i poddawanie kandydatów odpowiednim egzaminom, które eliminować będą elementy niewłaściwe pod względem fizycznym lub psychicznym.

Reprezentacja interesów ruchu automobilowego

W miarę rozwoju ruchu automobilowego powstaje konieczność stworzenia specjalnych instytucyj, reprezentujących interesy automobilizmu. Dnia 1 sierpnia 1932 rozpoczęła swą działalność w Szwajcarji t. zw. Centralna Rada Automobilowa, mająca na celu obronę wszechstronnie ujętych interesów ruchu samochodowego. Działalność jej rozciąga się na ustawodawstwo samochodowe, obronę przed nadmiernemi obciążeniami podatkowemi, prowadzenie pertraktacji z kolejami w zakresie t. zw. konkurencji ruchu samochodowego. Jako jeden z pierwszych przejawów swej działalności Rada podjęła walkę przeciw planowanemu podwyższeniu podatku od benzyny. Jak dotąd przedstawiciele szoferów i wogóle pracowników najemnych w ruchu i przemyśle samochodowym nie biorą udziału w pracach Rady.

W Niemczech istnieje od pewnego czasu specjalna Izba Ruchu Samochodowego, w której reprezentowani są przedstawiciele przemysłu samochodowego, handlu samochodami, prywatnego ruchu samochodowego, ruchu samochodowego zarobkowego, wytwórni materjałów pędnych, szoferów itp. Do opracowania o rozważenia wszystkich zagadnień, dotyczących ruchu samochodowego, utworzono różne wydziały, jak np. dla ustawodawstwa samochodowego utworzono różne wydziały spraw podatkowych, drogowych, gospodarki w zakresie materjałów pędnych itd. Organizacja szoferów niemieckich reprezentowana jest zarówno w prezydjum, jak i we wszystkich Wydziałach Izby.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że automobilizm jako ważna część transportu oraz poważna gałąź gospodarki społecznej wymaga specalnej reprezentacji swych interesów. Nie ulega też wątpliwości, że instytucja Izb Samochodowych rozwijać się będzie we wszystkich krajach.

Sprawa przymusowego ubezpieczenia w automobiliźmie

Na życzenie niemieckiej organizacji szoferskiej, ITF. przeprowadziła ankietę w sprawie przymusowego ubezpieczenia w ruchu samochodowym. Jak wiadomo postulat ten figuruje w programie międzynarodowym szoferów, opracowany przez ITF. Podajemy wyniki tej ankiety:

N i e m c y. Dotąd ubezpieczenia obowiązkowego niema. Organizacja szoferska domaga się jednak wprowadzenia takiego ubezpieczenia, co zwalczają kluby automobilowe oraz przemysł samochodowy, stojąc na tym stanowisku, że oznaczałoby to nowe obciążenie dla automobilizmu. — H i s z p a n j a. Również w Hiszpanji nie istnieje ubezpieczenie obowiązkowe, jednak w parlamencie rozważa się odpowiedni projekt. — F r a n c a. Projekt ubezpieczenia nie został dotąd rozpatrzony przez parlament. W większych miastach istnieje jednak zwyczaj, że przedsiębiorcy taksówki nie otrzymują koncesji, jeśli nie ubezpieczą się conajmniej w wysokości 200 tys. franków. — C z e c h o s ł o w a c j a. Nowa ustawa o ruchu samochodowym wprowadza przymus ubezpieczenia. Rząd ustala wysokość wkładki ubezpieczeniowej. Szoferzy czechosłowaccy nie są usposobieni przychylnie dla tej nowacji, twierdząc, że jest to nowe obciążenie automobilizmu, mające na celu walkę z rzekomą konkurencją samochodów z kolejami i pocztą. — E s t o n j a. Projekt ubezpieczenia przymusowego jest bardzo ostro zwalczany zarówno przez szoferów, jak i pracodawców, albowiem opracowany został pod kątem widzenia korzyści towarzystw ubezpieczeniowych. — H o l a n d j a. W Holandji również niema dotąd ubezpieczenia przymusowego. Jednak na podstawie ustawy o ruchu samochodowym właściciel wozu odpowiedzialny jest za stratę, wyrządzoną trzecim osobom. Władze prowincjonalne stawiają ubezpieczenie jako warunek wydawania koncesji. — S z w a j c a r j a. Oddawna już istnieje obowiązek ubezpieczenia, jako warunek udzielania pozwolenia dla przedsiębiorstw samochodowych. — A u s t r j a. Obowiązek ubezpieczenia istnieje od 2-ch lat. Walczyły o ten obowiązek organizacje robotnicze i socjaliści. Ubezpieczenie, premje ubezpieczeniowe są pod kontrolą państwa. Niemniej jednak towarzystwa samowolnie podniosły premje, co wywołało zatarg. Pomijając tę okoliczność, wyniki ubezpieczenia są naogół dobre. — A n g l j a. Dwa lata temu wprowadzono przymus ubezpieczenia. W grudniu r. ub. towarzystwa podniosły premje, tłomacząc to znaczną ilością wypadków. — S z w e c j a. Według doświadczeń tutejszych przymus ubezpieczenia nie oddziałał ujemnie na dochodowości ruchu samochodowego. Premja może być podniesiona, jeśli samochód uległ paru wypadkom. — N o r w e g j a. Działające w Norwegji angielskie towarzystwo ubezpieczeniowe stosuje obniżkę premji o 10 proc., jeśli w ciągu roku nie zdarzy się wypadek. Oczekuje się, że również norweskie towarzystwa pójdą tym śladem. Osoba poszkodowana melduje swą pretensję w towarzystwie ubezpieczeniowym. Jeśli nie osiągnie się porozumienia co do wysokości odszkodowania, rozstrzyga tę sprawę arbiter wyznaczony przez sąd. — D a n j a. Jak w obu powyżej omówionych państwach skandynawskich istnieje tu obowiązek ubezpieczenia. Właściciel wozu, pragnąc otrzymać pozwolenie na jazdę nim, okazać musi policji polisę ubezpieczeniową.

Tak przedstawia się sprawa ubezpieczenia w

krajach zachodnich. Widzimy więc, że w niektórych powstaje poważne niebezpieczeństwo nowego obciążenia ruchu samochodowego. Poza tem spekulacje towarzystw ubezpieczeniowych zwiększają to niebezpieczeństwo. I dlatego reforma taka może kryć w sobie poważne niebezpieczeństwo.

Jeśli chodzi o stosunki polskie, na terenie byłego zaboru niemieckiego i austrjackiego istnieje przymusowe ubezpieczenie pracowników od wypadków. Zorganizowani szoferzy domagają się rozszerzenia tego ubezpieczenia na pozostały obszar państwa. Jeśli chodzi o ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, rozporządzenie Min. Komunikacji z dnia 6. 7. 32 r. (Dz. U. Nr. 95/32 poz. 821) przewiduje, że przy otrzymaniu koncesji na przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznemi (a zatem mowa o ruchu autobusowym i ciężarowym) koncesjonarjusz obowiązany jest do złożenia kaucji na zabezpieczenie roszczeń z tytułu odpowiedzialności za szkody. Kaucja wynosi 1500 zł. od każdego miejsca w pojazdach kursujących. Dla pojazdów ciężarowych — 8000 zł. od tonny nośności (art. 13 i 14). W myśl art. 20 kaucja nie będzie wymagana, jeśli otrzymujący koncesję ubezpieczy się w ten sposób, że sumy gwarancyjne wynoszą conajmniej 10.000 zł. za uszkodzenie jednej osoby, 30.000 zł. za uszkodzenie więcej osób na skutek jednego wypadku, oraz 2000 zł. za uszkodzenie cudzej własności. Przed rozpoczęciem przewozu złożyć należy władzom polisę ubezpieczeniową oraz dowód uiszczenia pierwszej składki.

Podobno, jak w krajach zachodnich i w Polsce daje się odczuć szkodliwość spekulacji towarzystw ubezpieczeniowych, co stwarza nadmierne ciężary w związku z ubezpieczeniem. Do niedawna opłaty w związku z premjami ubezpieczeniowemi wynosiły około 1200 zł. W ostatniej chwili pod naciskiem Ministerstwa Komunikacji premje zostały zmniejszone z 1200 do 700 zł. Nie mniej jednak nie ulega wątpliwości, że dopóki interes ubezpieczeniowy pozostanie w rękach spekulacyjnego kapitału, który jak w Polsce ma charakter wybitnie międzynarodowy, sprawy te będą przedstawiały się niepomyślnie z punktu widzenia sytuacji zmuszonych do ubezpieczania się przedsiębiorstw.

Ze świata

O sowieckiej produkcji samochodów

W dziedzinie produkcji samochodów i traktorów w Rosji Sowieckiej czyni się ogromne postępy i wysiłek władzy sowieckiej idzie w kierunku uniezależnienia się od zagranicy. Powstały ogromne zakłady w rodzaju moskiewskiej fabryki automobilów (Amo) i charkowskiej fabryki traktorów. Według ostatnich doniesień zakłady samochodowe w Niżnim Nowgorodzie i Jarosławiu wytworzyły w pierwszej połowie roku ubiegłego 9127 wozów osobowych i ciężarowych wobec 7769 w tymże okresie roku poprzedniego. Liczba wytworzonych traktorów w tymże okresie jest jeszcze wyższa, gdyż wynosi 21 tysięcy sztuk. Jest to związane z wysiłkiem władzy sowieckiej w dziedzinie motoryzacji rolnictwa. Większość traktorów jest dana do używania specjalnym stacjom traktorów, które z kolei obsługują poszczególne gospodarstwa zbiorowe (kołhozy).

Rząd socjalistyczny buduje drogi

Rząd socjalistyczny w Szwecji wziął się energicznie do walki z bezrobociem w sposób, który jednocześnie zapewnia rozwój ruchu samochodowego mianowicie drogom budowy nowych dróg i ulepszenia istniejących. Już dziś przeszło 15 tysięcy bezrobotnych buduje 1000 km. nowych dróg. Dyrektor departamentu robót publicznych w państwowej komisji walki z bezrobociem stwierdził, że już dziś na ten cel zostało wydane 30 miljonów koron. Roboty publiczne przeprowadza się w różnych okolicach Szwecji. W dodatku przeprowadza się roboty meljoracyjne, mające na celu zamienić bagniska i okolice jałowe w przestrzenie urodzajne. Niezależnie od tego podjęto inne roboty: nowe stacje kolejowe i autobusowe, nowe lotniska. W roku bieżącym roboty publiczne mają być podjęte na znacznie szerszą skalę. Rząd szwecki zrozumiał, że problem drogowy nie jest tylko sprawą automobilizmu, ale pierwszorzędnem zagadnieniem polityki państwowej.

Jeszcze jeden materjał pędny

Jedno z pism niemieckich doniosło z miasta Santjago w Chile, że dokonano tam ogromnego odkrycia, które dla tego kraju, słynącego z pokładów saletry ma znaczenie epokowe. Były oficer niemiecki niejaki Swoboda wraz z kapitanem czylijskim Gomezem odkryli sposób wydobywania benzyny z saletry. Cena tego nowego materjału pędnego jest o połowę niższa od zwykłej benzyny. Chile oddawna ugina się pod ciężarem kryzysu, powstałego z konkurencji sztucznej saletry. Dziś otwierają się dla kraju nowe możliwości dochodu, a jednocześnie wzrasta liczba syntetycznych materjałów pędnych

Koleje i samochody w Anglji

Różne towarzystwa kolejowe angielskie stosują rozmaite metody w stosunku do ruchu samochodowego. Są wypadki, w których towarzystwa przejmują akcje przedsiębiorstw samochodowych. Tak więc około 12 tysięcy samochodów osobowych i około 4900 ciężarowych należy do przedsiębiorstw pozostających w dużej mierze pod wpływami towarzystw kolejowych. Z drugiej strony znowu są wypadki stosowania wprost dziwacznych metod walki z automobilizmem. Mobilizuje się naprzykład parę dziesiątków wozów konnych dla przeciwdziałania niezwykłemu rozwojowi przewozu samochodowego.

Automobile na szynach

Od dłuższego czasu niektóre przedsiębiorstwa samochodowe, zwłaszcza znana francuska fabryka Michelin czynią poszukiwania w zakresie zastosowania w kolejnictwie obręczy pneumatycznych zamiast obręczy stalowych. Rzecz jasna opona zostaje specjalnie przystosowana dla tego nowego użytku, ma specjalny przekrój. Doświadczenie wykazuje, że zastosowanie opony do wozu, poruszającego się na szynach, daje większą szybkość niż przy zastosowaniu zwykłych obręczy stalowych, dalej o wiele lepsze wyniki są osiągnięte w zakresie przyśpieszania i hamowania. Nie tak dawno fabryka Michelin zbudowała specjalny typ wozu poruszającego się na szynach o podwójnem podwoziu, z których jedno zaopatrzone jest w 3, a drugie w 2 pary kół. 3 osie są bez napędu, jedna napędzana jest bezpośrednio, a jedna przy pomocy łańcucha. Niektórzy fachowcy twierdzą, że te próby zapowiadają zupełny przewrót w kolejnictwie.

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów

(Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)

ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20

Telefon 325-31

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrań
Bielsko	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	1. sobota po 2. każdego mies.	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty
Gdynia	ulica Portowa 26		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Wojewódzka 50 telefon 11-16	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Hotel Central ul. Dworcowa
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4	3-go każdego miesiąca	Plac Matejki 4
Królewska Huta	Jan Ćmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1. poniedziałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja róg ul. Katowicka Stawowa Ertel
Lwów	Z. Z. T., ulica Zielona 7		
Łódź	Okręg. Sekretarjat Z. Z. T., ul. Narutowicza 50	pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca	W lokalu związkowym, Sienkiewicza 28
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Poznań	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Plac Dąbrowskiego 42		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Siemianowice	M. Kulczyński, Siemianowice	piątek po 1. każdego mies.	Restauracja p. Prochoty ulica ks. Stabika 8
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	1. niedziela po 1. każdego mies.	Dom Ludowy, Jasna 26
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Czerwonego Krzyża 20 telefon 325-31 — pokój 38		
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15 każdego mies.	na piśmie



Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Mieczysław Melek, Katowice.
Druk: „Drukarnia Ludowa", Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami, Katowice, Teatralna 12